



# PRÉFET DU PUY-DE-DÔME

Liberté  
Égalité  
Fraternité

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE**



# 2022

## BILAN DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE DU PUY-DE-DÔME

### Chiffres clés



**35 TUÉS** dans 34 accidents mortels



**1 ACCIDENT MORTEL  
TOUS LES 10 JOURS**

### En 2022 :

- 2/3 des accidents corporels ont eu lieu en agglomération et les 3/4 des tués le sont hors agglomération ;
- 1 tué sur 2 le week-end ;
- 2/3 des tués (60% des tués) étaient des usagers vulnérables en 2022 (2017-2021 : 36%) ;
- 15 tués étaient des usagers en deux-roues motorisés (dont 12 motards) ;
- 11 usagers tués avaient plus de 75 ans ;
- Les hommes représentent 75 % des conducteurs impliqués, 75 % des tués ;
- 5 tués étaient en trajet domicile-travail ou en déplacement professionnel ;
- La vitesse, l'alcool et l'inattention sont toujours les facteurs d'accidents mortels les plus rencontrés.

### Ces dernières années :

- Une implication toujours importante des 18-24ans et des seniors qui représentent presque la moitié des tués chaque année ;
- Une mortalité cycliste en augmentation (12 cyclistes tués sur les 4 dernières années) ;
- Le non-port de la ceinture qui concerne 1 usager en VL tué sur 5 ;
- 6 tués sur 10 en mode doux (piétons et cyclistes) sont des seniors.

### Bilan 2022

**En 2022, 35 personnes sont décédées sur les routes du département, dans 34 accidents mortels.**

Ce sont 7 tués de plus qu'en 2021, année encore en partie concernée par les mesures Covid (couvre-feux notamment). Le nombre d'accidents a sensiblement baissé. Cependant une augmentation de la gravité des accidents, du nombre de tués et de blessés hospitalisés (+ de 24 H=BH) a été constatée.

**Tendance en France :**  
3 260 tués (+10.7% par rapport à 2021 mais +0.5% par rapport à 2019)

	A	T	B	Dont BH
2021	548	28	682	191
2022	487	35	605	206
différence	-61	+7	-77	+15
	-11%	+25%	-11%	+8%

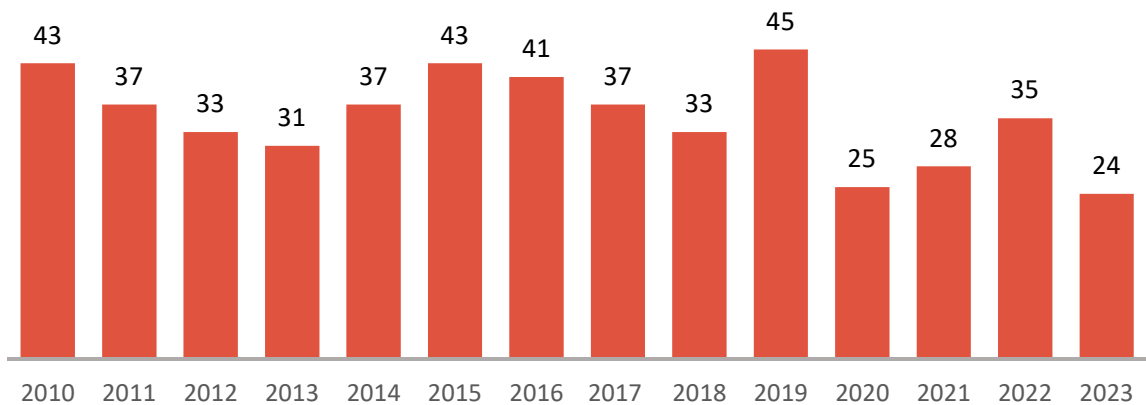
### Nombre de tués par millions d'habitants :

En 2022, 35 personnes ont été tuées sur les routes du Puy-de-Dôme, ce qui représente 52 tués par millions d'habitants pour ce département.

Ce ratio est de 50 tués par millions d'habitants en France, 51 en Région Auvergne Rhône-Alpes, et 46 dans les Départements ayant des caractéristiques proches du Puy-de Dôme selon le CEREMA (départements dits monopolarisés).

### Evolution de la mortalité depuis 2010 :

Evolution annuelle du nb de tués dans le Puy-de- Dôme



Sur la période 2020-2021, une moyenne de 27 tués a été enregistrée. Sur la période 2015-2019, une moyenne de 40 tués par an a été enregistrée avec un pic à 45 tués en 2019. La mortalité locale est ainsi remontée à un niveau proche de la moyenne des années précédant la période Covid.



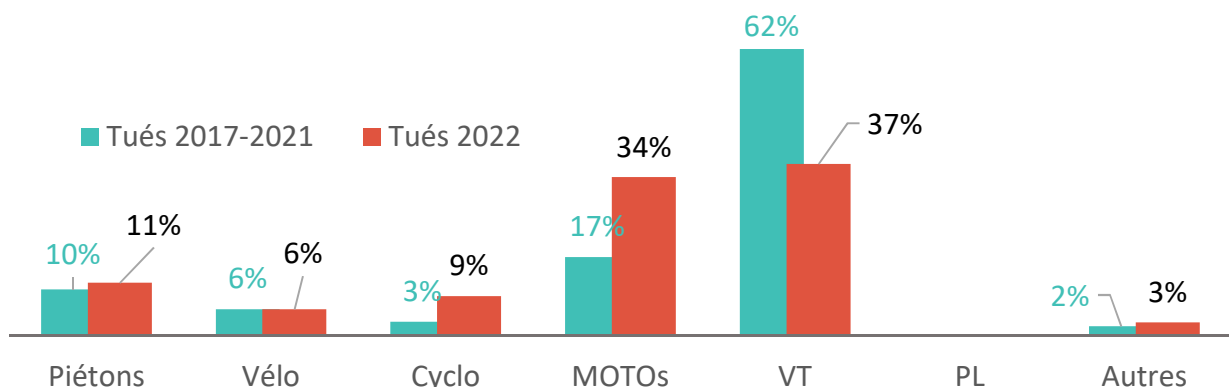
L'année 2022 a cumulé 2 extrêmes : le premier semestre (10 tués) est historiquement le plus bas alors que le second semestre est le plus élevé depuis 2007.

## Accidentalité selon le mode de déplacement

### Les tués selon le mode de déplacement :

2 tués sur 3 étaient des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés).

Ci-dessous, le nombre de tués selon le mode de déplacement :



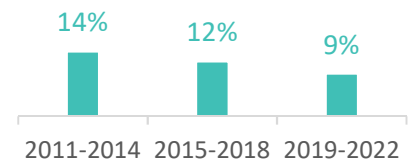
### Piétons : 4 tués en 2022

Une tendance à la baisse est observée depuis quelques années. Les piétons représentent cependant un peu plus de 10% des tués chaque année.

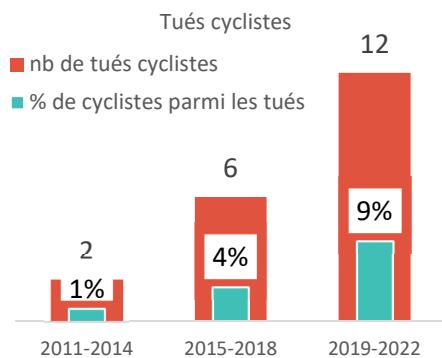
En 2022, les 4 piétons tués avaient tous + de 75 ans. Sur la période 2017-2021, sur les 16 piétons décédés, 10 avaient 75 ans et +.

Alors que les autres catégories sont principalement masculines, il y a autant de victimes des 2 sexes parmi les piétons.

% de piétons parmi les tués



### Cyclistes : 2 tués en 2022



La part des tués cyclistes a augmenté ces dernières années. Sur les 4 dernières années (2019-2022), il y a eu 12 cyclistes tués, soit plus que sur les 10 années qui avaient précédé (2009-2018 : 11 cyclistes tués).

En 2022, les 2 cyclistes décédés avaient plus de 55 ans et sur l'ensemble des 5 dernières années, la moitié des cyclistes tués étaient des seniors, et 8 sur 10 avaient plus de 45 ans.

On observe une saisonnalité liée aux beaux jours avec 50 % des cyclistes tués entre mai et août sur les années précédentes. En 2022, 20% des accidents cyclistes ont eu lieu sur le seul mois de juillet.

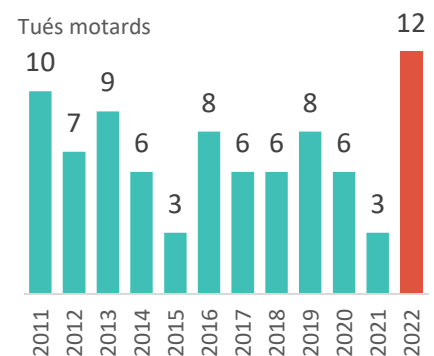
### Motards : 12 tués en 2022



Les motards sont toujours surreprésentés avec 17% des tués entre 2017 et 2021. Avec 12 tués (soit 1 tué sur 3), l'année 2022 a été très meurtrière pour les motards. Il faut remonter à 2010 pour constater autant de décès en une année.

Les victimes sont très majoritairement masculines (94 % d'hommes). Pour autant, 2022 est aussi marquée par le décès de 3 femmes motardes, ce qui porte à 6 le nombre de femmes en moto tuées depuis 2010.

L'accidentalité des motards se caractérise également par une forte saisonnalité : les 2/3 des accidents mortels se concentrent sur les beaux jours, entre mai et septembre.



### Les modes de déplacements impliqués dans les accidents corporels BAAC :

- Les usagers vulnérables sont impliqués dans plus de la moitié des accidents (56%) tandis qu'il y a au moins 1 VL impliqué dans 84 % des accidents.
- 29 % des accidents ont impliqué 1 mode doux. Selon le milieu cette implication varie : les piétons sont impliqués dans près de 30 % des accidents en agglomération contre 5% hors agglomération.
- 29% des accidents ont impliqué un deux-roues motorisé. Selon le milieu cette implication varie : les motos sont impliquées dans 15 % des accidents en agglomération contre 30 % hors agglomération.

## Accidentalité selon le milieu

2/3 des accidents corporels ont eu lieu en agglomération.

Ces derniers, compte tenu des plus faibles vitesses pratiquées, sont moins graves que les accidents hors agglomération où l'on enregistre les 3/4 des décès.

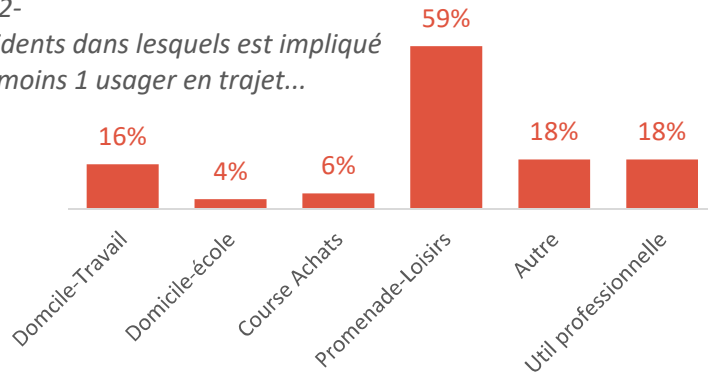
Tués63-2022	Agglo	Hors agglo	Autoroutes	Totaux
Nb	9	25	1	35
%	26%	72%	3%	100%



La métropole clermontoise représente 57 % des accidents et 23 % et des tués. 90% des accidents de la métropole ont eu lieu en agglomération. Ils représentent 82 % des accidents en agglomération du département.

## Accidentalité selon le type de trajet

2022-  
Accidents dans lesquels est impliqué  
au moins 1 usager en trajet...



Dans la majorité des cas, un usager en trajet de type « promenade-loisirs » est en cause, en particulier hors agglomération.

Dans 33% des accidents, il y avait au moins un 1 usager en trajet domicile/travail ou 1 usager en déplacement professionnel.

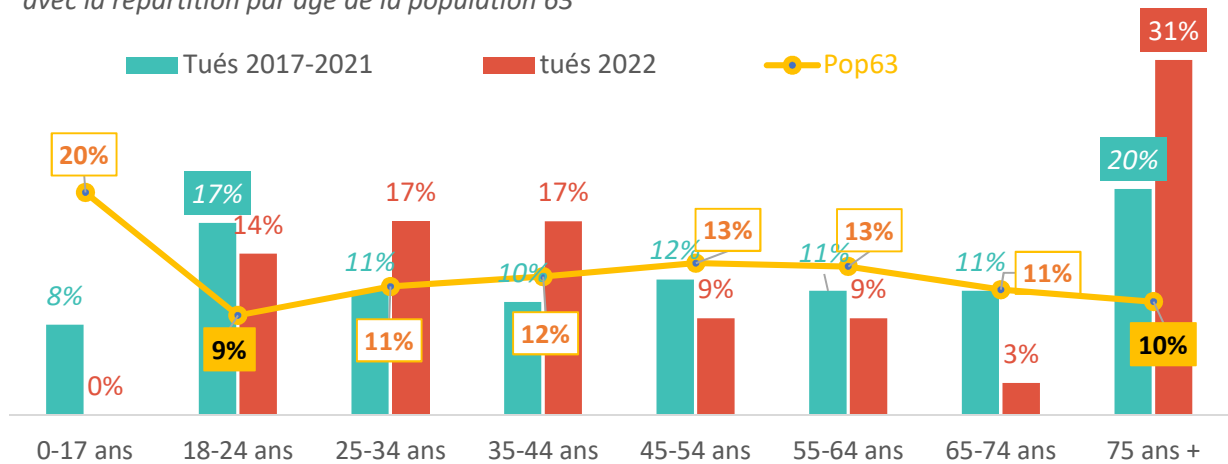


En 2022, 5 tués étaient en trajet domicile-travail ou en déplacement professionnel.

## Accidentalité selon l'âge et le sexe

Plus de la moitié des impliqués (victimes et indemnes) ont entre 18 et 45 ans, les 18-24 ans constituant à eux-seuls 22% des impliqués.

2022-DEP63-répartitions des tués 2017-2021 et 2022 selon l'âge et comparaison avec la répartition par âge de la population 63



Lecture du graphique : les 18-24 ans représentent 9% de la population. Ils comptaient pour 17% de tués 2017-2021 et 14% des tués 2022.



Entre 2017 et 2022, les seniors et les 18-24 ans représentent 60% des tués.

### Les 18-24 ans : 5 tués en 2022

La surreprésentation des 18-24 ans dans la mortalité est ancienne. Chaque année, ils représentent 15 à 20 % des tués et plus de 25 % des responsables d'accidents mortels alors que leur poids dans la population locale est de 9%.

Les 18-24 ans sont toujours une catégorie à risque. Ils ont été moins touchés en proportion en 2022, alors que l'on a enregistré dans le même temps un nombre plus important de tués entre 25 et 45 ans.

### Les seniors (65 ans et +) : 12 tués dont 11 de 75 ans et + en 2022

Il y a une vingtaine d'année, les seniors (21 % de la population) représentaient entre 15% et 20% des victimes. Depuis une dizaine d'année, la part (et le nombre) de seniors tués en fait une catégorie à risque. Ils représentent désormais plus de 30 % des tués et comptent presque 2 fois plus de tués que les 18-24 ans.

Les seniors, et en particulier les plus de 75 ans, sont également surreprésentés depuis quelques années dans la mortalité, conséquence d'une plus forte vulnérabilité.

Les 75 ans et +, qui comptent pour 1 habitant sur 10, représentent 3 tués sur 10 en 2022.

## Selon le sexe : 26 hommes tués en 2022, 3 tués sur 4



En 2022, 26 hommes et 9 femmes ont été tués.

Ce ratio de  $\frac{3}{4}$  d'hommes -  $\frac{1}{4}$  de femmes est la répartition observée depuis de nombreuses années, aussi bien au plan local que national.

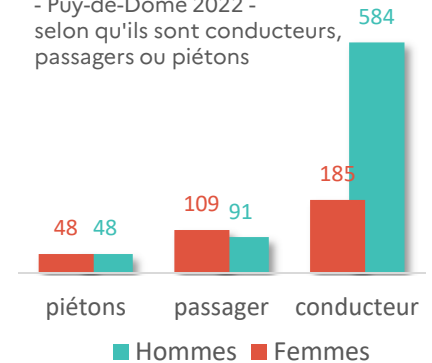
1 homme tué sur 3 était au guidon d'un deux-roues motorisé, et, plus globalement, 2 hommes tués sur 3 étaient des usagers vulnérables. Il y a eu plus d'hommes tués en moto qu'en VL en 2022.

Les hommes sont surreprésentés dans l'accidentalité, parmi les impliqués et parmi les victimes. Ils représentent :

- 75 % des conducteurs impliqués
- 75% des tués et 66% des blessés
- 75 % des usagers responsables

Les victimes femmes sont majoritairement dans des VL (à 63%).

Nombre d'Hommes et de Femmes impliqués dans les accidents de la route - Puy-de-Dôme 2022 - selon qu'ils sont conducteurs, passagers ou piétons



## Autres caractéristiques

### Piétons et passages piétons :

92% des accidents impliquant 1 piéton ont eu lieu en agglo.

En agglomération : 52% des piétons étaient sur passage piéton, 20% traversaient hors passage et à plus de 50 m du passage piéton, 6% étaient sur le trottoir.

Hors agglomération : sur 7 usagers concernés, 6 traversaient hors d'un passage piéton.

### Selon le nombre de véhicule impliqués (hors accidents avec piétons) :

Hors piétons, 15 des 31 tués l'ont été dans un accident seul, dont 10 hors agglo.

Les accidents « seuls » (sans tiers) représentent 25% des accidents tandis que 53% des accidents sont des chocs entre 2 véhicules.

Les accidents impliquant plus de 3 véhicules sont minoritaires et sont le plus souvent rencontrés sur autoroutes (4 accidents sur les 23 de 2022).

En agglomération, l'accident survient seul dans 19% des cas. Il y a plus de collisions : 78% d'accidents entre 2 véhicules. Hors agglomération, les accidents surviennent seuls dans près de la moitié des cas (45%).

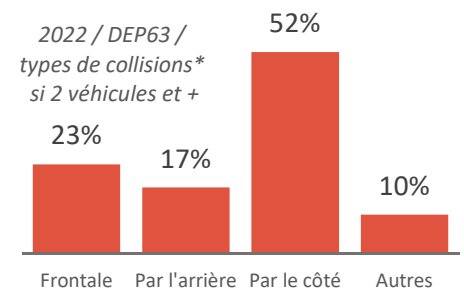
Dans 1 cas sur 2, les motards ont été accidentés seuls hors agglomération.

### Types de collisions entre 2 véhicules et plus

Lorsque l'accident implique 2 véhicules et plus, les chocs par le côté sont les plus nombreux, en particulier en agglomération où ils représentent alors les 2/3 des collisions.

Hors agglomération, les chocs par le côté restent importants mais les collisions frontales représentent presque la moitié des chocs.

Sur autoroute, ce sont les chocs par l'arrière qui sont le plus rencontrés (56% des chocs)



Accidents mortels (cas des collisions avec 2 véhicules ou +)

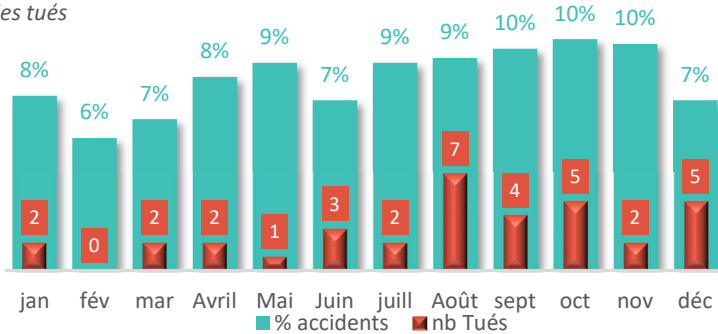
Dans 1 cas sur 2, il s'agit d'une collision frontale, et dans 1 cas sur 4 un choc par le côté.

### Selon l'intersection (hors accidents avec piétons) :

1 accident mortel sur 3 a eu lieu en intersection. Ce ratio varie selon le milieu :

- en agglomération : 50% en intersection
- hors agglomération : 33% en intersection
- autoroutes : tous hors intersection

2022 / Puy-de-Dôme / répartition mensuelle des Accidents et des tués



### Selon les mois de l'année :

Globalement, un déséquilibre est observé avec un second semestre plus chargé (55% des accidents et 70 % des tués) que le premier.

La répartition annuelle des accidents dépend du milieu et surtout du type de déplacement, notamment le vélo ou la moto, que l'on rencontre plutôt vers les beaux jours.

Par exemple, hors agglomération, les 2/3 des accidents en moto ont eu lieu entre juin et septembre.

### Selon l'heure et le jour de la semaine :

- Ratio de 2 accidents en semaine pour 1 accident le week-end (WE).
- La période 16h-19h est celle où l'on rencontre le plus d'accidents, en semaine (24% des accidents en semaine) et encore plus le WE (31% des accidents du WE).



#### Accidents mortels :

- Plus d'1 sur 2 le week-end.
- 3 tués sur 10 le sont sur la période 16h-19h.

### Selon la luminosité et les conditions météorologiques :

- 91 % des accidents ont lieu conditions météo sèches
- 75% ont lieu en plein jour.



#### Accidents mortels :

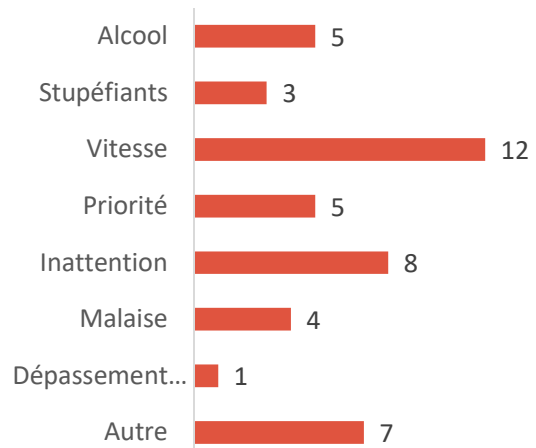
- 27 accidents mortels l'ont été en conditions sèches.
- 8 accidents mortels l'ont été en condition de pluie.
- 1 tué sur 3 l'a été en conditions sombres ou de nuit.

## Responsabilité et Facteurs d'accidents

Les 18-34 ans composent plus de 40% des usagers responsables dans les accidents corporels. Ils sont notamment responsables dans 60 % des accidents dans lesquels le facteur vitesse a été relevé.

Les seniors, bien que beaucoup touchés en tant que victimes, ne sont pas sur-représentés parmi les responsables d'accidents corporels (12% des responsables).

- **L'inattention** (28 % des accidents corporels, 24% des accidents mortels),
- **le refus de priorité** (25% des accidents corporels, 15% des accidents mortels),
- **la vitesse** (24% des accidents corporels, 35 % des accidents mortels)
- **et l'alcool** (14% des accidents corporels et 20 % des accidents mortels) sont les principaux facteurs constatés par les forces de l'ordre.



Facteurs d'accidents mortels des usagers présumés responsables

## Synthèse des données d'accidentalité

Nombre de personnes tuées	Localisation		
	Dernière année	Cumul 5 ans	Tous les x jours (moyenne sur les 5 ans)
2017-2021	28	168	11 jours
2018-2022	35	166	10 jours

Répartition des personnes tuées	Catégories d'usagers					
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autre
2017-2021	10%	6%	3%	17%	62%	4%
2018-2022	8%	7%	5%	21%	57%	2%

Répartition des personnes tuées	Âge						
	0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +
2017-2021	2%	6%	17%	21%	23%	11%	20%
2018-2022	2%	5%	17%	24%	23%	9%	21%

Répartition des personnes tuées	Localisation		
	En agglo	HORS agglo	Autoroutes
2017-2021	21%	74%	5%
2018-2022	22%	74%	4%

Répartition des personnes tuées EN AGGLO	Catégories d'usagers					
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autre
2017-2021	40%	6%	5,7%	17%	31%	0,3%
2018-2022	28%	11%	8%	19%	33%	-

Répartition des personnes tuées HORS AGGLO	Catégories d'usagers					
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autre
2017-2021	0,8%	6,5%	2%	19%	69%	2,7%
2018-2022	2%	6%	3%	23%	63%	2%

Facteurs usagers identifiés	Facteurs				
	Vitesse	Alcool	Priorités	Stupéfiants	Inattention (Distracteurs)
2017-2021	40%	27%	12%	7%	12% (3%)
2018-2022	36%	22%	13%	10%	19% (3%)

## Glossaire

**Accident corporel** : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Un accident corporel de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

**Accident mortel** : Accident avec au moins une personne tuée

**Accident matériel** : Un accident non corporel avec aucun des impliqués n'ayant fait l'objet de soins médicaux.

**Impliqué** : Tout usager impliqué dans un accident, qu'il soit indemne ou victime.

**Indemne** : Usager impliqué dont l'état ne nécessite aucun soin médical. Il n'est donc pas considéré comme victime (ni blessé ni tué).

**Victime** : Impliqué qui n'est pas indemne. La victime est tuée ou blessée.

**Blessé** : Victime non tuée. On parle de blessés légers (hospitalisé moins de 24h) ou de blessés hospitalisés (plus de 24h).

**Tué** : Toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

**Senior** : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

**Usagers vulnérables** : Piétons, piétons en trottinettes ou assimilées, cyclistes, Engins de déplacement personnels motorisés, et l'ensemble des cyclomoteurs et motocyclettes. Les usagers vulnérables sont ainsi constitués des modes doux et des 2RM.

**Modes doux** : Ensemble des modes de déplacements suivants : Piétons, piétons en trottinettes ou assimilées, cyclistes, Engins de déplacement personnels

**EDP**: Il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

**2RM** : « deux-roues motorisés » = Ensemble des cyclomoteurs et des motocyclettes.

**Cyclomoteurs**: Deux-roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

**Motocyclettes** : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters.

**Moto lourde** : Deux-roues motorisé de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

**VT** : véhicule de tourisme. Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises.

**VU** : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

**VL** : véhicule léger (VL = VT + VU).

**PL** : Poids Lourds. Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t  
Piétons, piétons en trottinettes ou assimilées, cyclistes, Engins de déplacement personnels.

**En Agglomération** : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

**Hors agglomération** : Toute portion de route située en dehors des panneaux fixant les limites d'agglomération. Dans le texte, le terme « hors agglomération » signifie hors agglomération et hors autoroutes.

### Fiche BAAC

Après un accident corporel, les forces de l'ordre rédigent une fiche statistique « bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation » (« BAAC »).

### ODSR

L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière, gère la base locale de l'accidentalité. Cette base est alimentée par les fiches BAAC rédigées par les forces de l'ordre, après un accident corporel.

### ONISR

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est un organisme interministériel qui assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques se rapportant à la sécurité routière aux plans national et international.

### CEREMA

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cérema) est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la Transition écologique et solidaire, et du ministre de la Cohésion des territoires.

L'établissement constitue un centre de ressources et d'expertise scientifiques et techniques interdisciplinaires apportant son concours à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des politiques publiques en matière d'aménagement durable, d'urbanisme, de transition écologique et de cohésion des territoires, notamment dans les domaines des mobilités, des transports et de leurs infrastructures, du bâtiment, de la prévention des risques naturels, de la sécurité routière et maritime, de la mer et du littoral.